

PLAN DE MOBILITÉ EMPLOYEUR



Diagnostic PDM Centre Hospitalier d'Albertville



Centre Hospitalier Albertville - Moutiers



Programme
soutenu par :



Piloté par :



**Auvergne
Rhône-Alpes**
Énergie Environnement



Table des matières

Lexique	4
Préambule	5
Introduction	9
A. L'accessibilité au site	11
1. A pied	11
2. En voiture individuelle	11
3. A vélo et Vélo à Assistance Electrique (VAE)	14
4. En transports publics et pratiques multimodales	15
5. L'offre de covoiturage organisé à destination / proximité des sites	18
6. Synthèse de l'offre	18
B. Analyse des potentiels de report modal	19
1. Les potentiels des modes actifs	20
2. Les potentiels covoiturage	22
3. Les potentiels de transport en commun	24
4. Les potentiels d'intermodalité / ferroviaire	26
5. Les potentiels de télétravail	27
C. Bilan et pistes pour le plan d'action	28
Figure 1 - Géolocalisation des agents.....	10
Figure 2 - Impact de la congestion aux heures de pointes.....	12
Figure 3 - Aménagements cyclables aux alentours du CHAM.....	14
Figure 5 - Plan du réseau ferré aux alentours du CHAM.....	17
Figure 6 - Synthèse de l'offre de covoiturage organisé.....	18
Figure 7 - Synthèse de l'accessibilité.....	18
Figure 8 - Potentiel de report modal - modes actifs.....	21
Figure 9 - Potentiel de report modal - covoiturage.....	23
Figure 10 - Potentiel de report modal - bus.....	25
Figure 11 - Potentiel de report modal - intermodalité.....	27

Lexique

Carte isochrone / isodistance : les isochrones et isodistances permettent de calculer et de visualiser sur une carte toutes les zones géographiques que l'on peut atteindre, à pied ou en véhicule, depuis un point précis dans un laps de temps ou pour une distance déterminée (par exemple, toutes les zones pouvant être atteintes en moins de 15 minutes ou sans dépasser une distance de 5 km).

Nouvelles mobilités : Définit les nouvelles formes de déplacements : trottinette électrique, vélo à assistance électrique et autres innovations.

Intermodalité : Forme de déplacement où un usager combine plusieurs modes (ex : vélo/train) pour réaliser son trajet.

Covoiturage organisé : Forme de covoiturage où les deux covoitureurs sont mis en relation au préalable du trajet via une plateforme de mise en relation (Mov'ici, BlablaCar/Lines, Klaxit...).

Report modal : Changement du mode de déplacement habituellement utilisé par un usager : par exemple, de la voiture vers le vélo.

Préambule

- La démarche d'un Plan de Mobilité Employeur et la Loi d'Orientation des Mobilités

En France, les agents se déplacent en moyenne 50 mn par jour aller/retour pour une distance parcourue d'environ 45 km. Le budget déplacement domicile – travail d'un salarié français oscille en majorité entre 50 et 200€ par mois. Selon le contexte dans lequel se situe l'entreprise (milieu urbain ou rural), la voiture individuelle est utilisée 60 à 90% du temps sur les territoires savoyards. (source : INSEE)

Un Plan de Mobilité Employeur (PdMe) se caractérise comme un outil de compréhension et de management de la mobilité. Il a pour objectif d'analyser comment les agents se rendent sur leur lieu de travail, à l'échelle de l'établissement. D'un autre côté, le PdMe cherche à analyser les offres alternatives possibles, afin de proposer des pistes d'amélioration pour la mobilité des agents. **Les bénéfices sont multiples**, autant pour l'employeur que pour les agents.

- Pour l'employeur :

Une meilleure accessibilité (et donc attractivité) du site d'emploi

Une meilleure compréhension des besoins et attentes de ses employés

- Pour les agents :

Une diminution du budget déplacement

Des temps de trajets soit plus courts, soit plus agréables / moins fatigants

- Bénéfices généraux :

Une amélioration des conditions de trafic sur le territoire

Un outil de réponse aux enjeux environnementaux, via une diminution de la pollution

La nouvelle Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) impose d'intégrer un volet mobilité dans les Négociations Annuelles Obligatoires (NAO) **pour les sites de plus de 50 agents**. Il est par ailleurs favorisé par la mise en place du Forfait Mobilité Durable (FMD).

Le FMD est une bonification financière accordée par l'employeur pour les agents utilisant un autre mode que la voiture individuelle pour se rendre au travail. Il est défiscalisé et facultative :

- Dans le secteur privé à hauteur de 500€/an/salarié ou 600€ en cas de cumul avec le remboursement transport. Il est accordé selon les modalités à déterminer par l'employeur.
- Dans la fonction publique territoriale, à hauteur de 200€/an/agent.



Un Plan de Mobilité se décompose en 5 phases :



Phase actuelle : Diagnostic d'accessibilité, de mobilité des salariés et d'analyse des potentiels

La phase de diagnostic vise à **répondre aux deux problématiques suivantes** :

- Quelles sont les possibilités pour les salariés de se rendre autrement qu'en voiture individuelle sur leur site de travail ?
- Sur quelles thématiques est-il possible de travailler dans le cadre du plan d'actions ?



LE MOT DE LA COLLECTIVITÉ

Arlysère

Plan de mobilité

La Communauté d'Agglomération Arlysère a été créée le 1^{er} janvier 2017 par le regroupement de 4 communautés des communes (Beaufortain, Haute Combe de Savoie, Région Albertville et Val d'Arly). La nouvelle entité a été investie de la compétence « Mobilité » et veille à promouvoir les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle (autosolisme).

Dans le cadre de ses missions, Arlysère a confié plusieurs axes d'accompagnement à la SPL Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc qui intervient sur les 2 Savoie. Arlysère est une collectivité membre de la SPL, ce qui permet des échanges dans les pratiques des collectivités, des synergies et l'appui de professionnels pour la réalisation d'actions concrètes.

Afin de répondre aux objectifs de la Loi, l'Agglomération a souhaité pouvoir accompagner des entreprises, des communes, des établissements publics... dans la mise en œuvre d'opération permettant de répondre aux obligations réglementaires et aux engagements de la collectivité formalisés dans son Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET).

A ce titre, le Plan de Mobilité Employeur est un des leviers pouvant être actionné pour favoriser le changement de comportement des salariés. Arlysère s'engage donc auprès des principaux partenaires de terrain pour les aider dans cette transition.

Jean-François BRUGNON,

Vice-président en charge des Mobilités



Introduction

Phase actuelle : Diagnostic d'accessibilité, de mobilité des agents et d'analyse des potentiels

La phase de diagnostic vise à répondre aux deux problématiques suivantes :

- Quelles sont les possibilités pour les agents de se rendre autrement qu'en voiture individuelle sur leur site de travail ?
- Sur quelles thématiques est-il possible de travailler dans le cadre du plan d'actions ?

- **Les caractéristiques de l'établissement**

Le CHAM est le centre hospitalier d'Albertville. Situé proche du centre-ville d'Albertville et de la gare, il regroupe 765 agents.

Du fait de la nature d'emploi dans un centre hospitalier, les types d'emplois et les horaires sont variables :

- 300 agents travaillent exclusivement de jour (personnels administratifs, etc...)
- 465 agents travaillent de jour et/ou de nuit (infirmiers, etc...)
- Les horaires fixes représentent 273 agents (principalement le personnel de jour)
- Les horaires variables concernent tous les autres agents

- **Site et géolocalisation des agents**

La carte suivante représente la localisation du CHAM ainsi que le domicile des 765 agents. La précision de la géolocalisation est, dans le meilleur des cas, à l'adresse près.

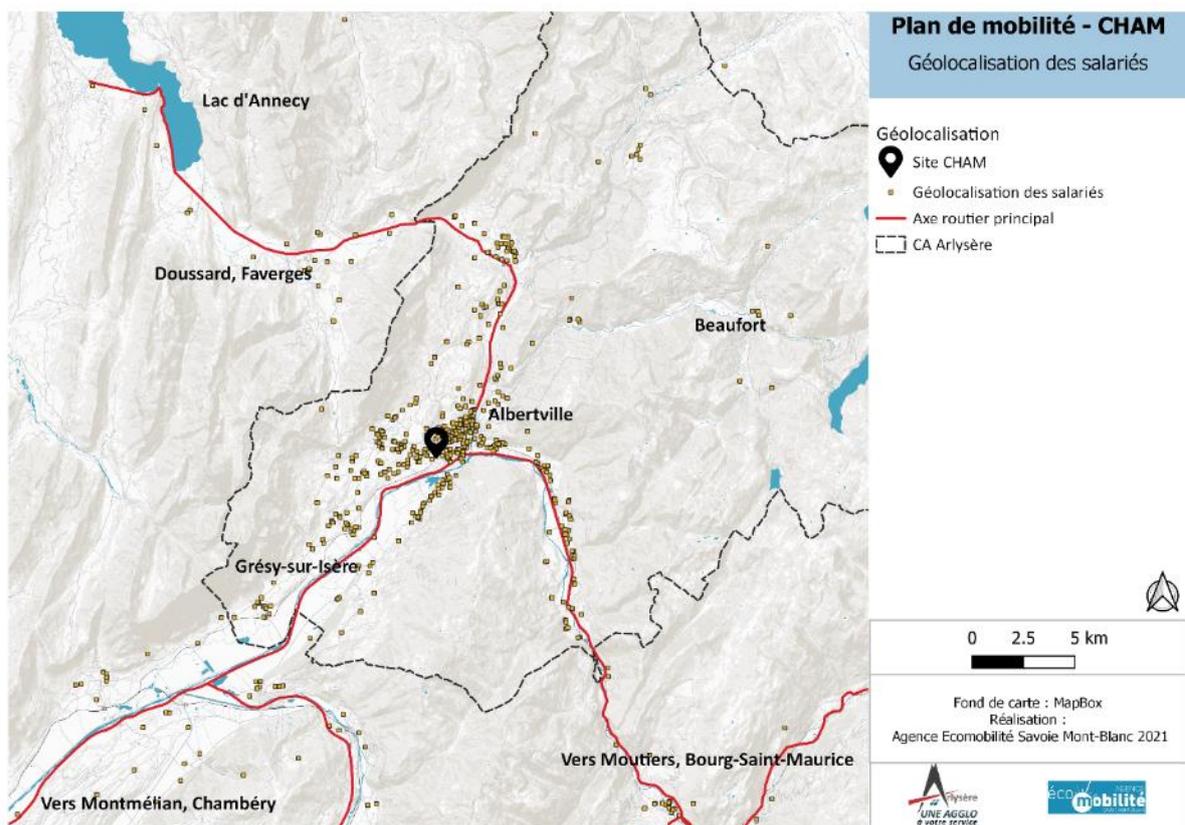


Figure 1 : Géolocalisation des agents

Les agents du CHAM résident principalement dans les communes de l'agglomération d'Arlysère, avec plus de deux tiers du total.

Par ailleurs, les agents résident dans les communes d'Albertville, (210 agents), ou de Mercury (50 agents). Plusieurs dizaines d'agents sont aussi situés vers Chambéry, Grenoble., ou l'axe Doussard / Faverges / Ugine.

De nombreux agents résident également en vallée de Tarentaise (Moutiers, etc... soit 100 agents) ou en Combe de Savoie / Maurienne (65 agents).

En résumé, les agents sont majoritairement concentrés sur la CA Arlysère, mais de nombreux groupes sont représentés dans l'ensemble des secteurs situés à moins d'une heure de route.

Les principaux axes de déplacements suivants sont identifiés :

- Entre Chambéry et Albertville, soit par la départementale, soit l'autoroute
- Entre Moutiers et Albertville via la N90
- Entre Doussard et Albertville

Le kilométrage total sur une journée réalisé par les agents du CHAM est de : **13500km**

Soit un kilométrage moyen de 18 km par jour et par personne.

Le détail des émissions de carbone sera analysé dans la partie enquête.

A. L'accessibilité au site

1. A pied

- Principes généraux d'accessibilité

Présence de nombreux trottoirs et de cheminements piétons aux abords du site, avec passages piétons. Le positionnement proche du centre-ville permet, de fait, d'accéder très simplement à pied au site du CHAM.

2. En voiture individuelle

- Principes généraux d'accessibilité

Axe	Temps/ Distance	Type de voirie
<i>Chambéry - Albertville</i>	40min	Axe autoroutier
<i>Doussard - Allevard</i>	30min	Départementale
<i>Moutiers - Albertville</i>	25min	Voie rapide
<i>Saint Jean - Albertville</i>	45min	Axe autoroutier

L'accessibilité routière est excellente : les départementales / nationales sont en excellent état d'entretien et les axes autoroutiers efficaces et nombreux. Le « dernier kilomètre » ne représente aucune difficulté, avec un accès direct depuis la N90.

- Impacts de la congestion routière sur l'accessibilité

La congestion routière pour accéder au site depuis les principaux lieux de résidence des agents est analysée grâce à l'outil « **Traffic** » de Google Maps, aux heures de pointe du mardi matin à 8h et du mardi soir à 17h.

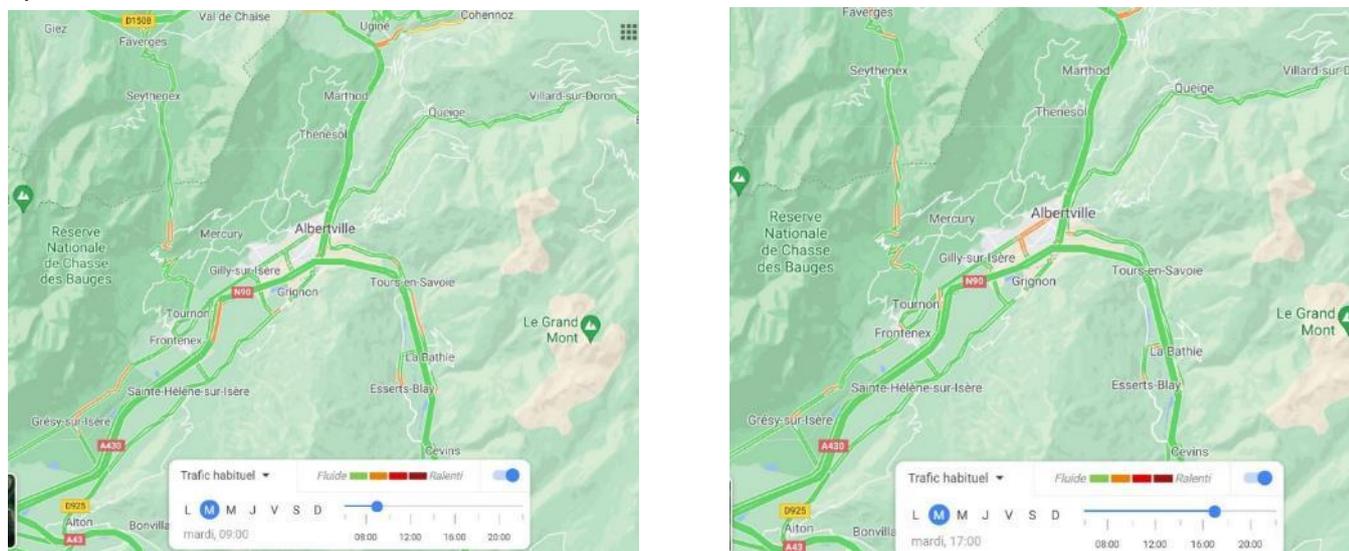


Figure 2 : Impact de la congestion aux heures de pointes

Les variations de temps de parcours induites par la congestion sont les suivantes :

Axe	Temps de trajet en heures creuses	Temps de trajet en heures de pointes
Chambéry - Albertville	40min	40min (+0)
Doussard - Albertville	30min	30min (+0)
Moutiers - Albertville	25min	25min (+0)
Saint Jean - Albertville	45min	45min (+0)

La circulation n'a aucun impact sur le secteur. Les impacts principaux étant pour les agents habitant dans les grandes agglomérations (Chambéry, Grenoble...), ceux-ci pouvant rencontrer les ralentissements habituels observés dans ces secteurs.

- **Le stationnement sur site : approche théorique et générale**

Pour les parkings de voitures dans les voies et aux abords du site :

Parking	Capacité	Gratuit/Payant	Type de stationnement
No 1	20	GRATUIT	Extérieur
No 2	15		
No 3	30		
No 4	41		
No 5	148		
No 6	120		

Sites	Nb agents total sur le site principal	Nb agents présents simultanément	Nb places stationnement accessibles aux agents	Nb de places par salariés
Albertville	765	$765 \times 50\% = 382$	374	$374/382 = 0,98$
Chambéry	3900	$3900 \times 50\% = 1950$	993	$993/1950 = 0,51$

Comparatif de la capacité des parkings sur les sites d'Albertville et Chambéry en fonction du nombre de salariés

Sachant que l'effectif total est de 765 agents et agents, que l'offre de stationnement de l'entreprise est de 374 places et qu'il est estimé que jusqu'à 50% des agents se rendent en même temps sur le site :

Le ressenti des agents par rapport aux questions de stationnement sera étudié dans la phase « **Enquête** », mais les premières observations sur site font remonter des problèmes de stationnement.

Au vu de la géolocalisation et des capacités de stationnement, il est déjà possible d'affirmer que les problèmes observés seront facilement résolubles via la pratique des modes actifs.

3. A vélo et Vélo à Assistance Electrique (VAE)

La carte suivante montre les aménagements cyclables à disposition autour du site :

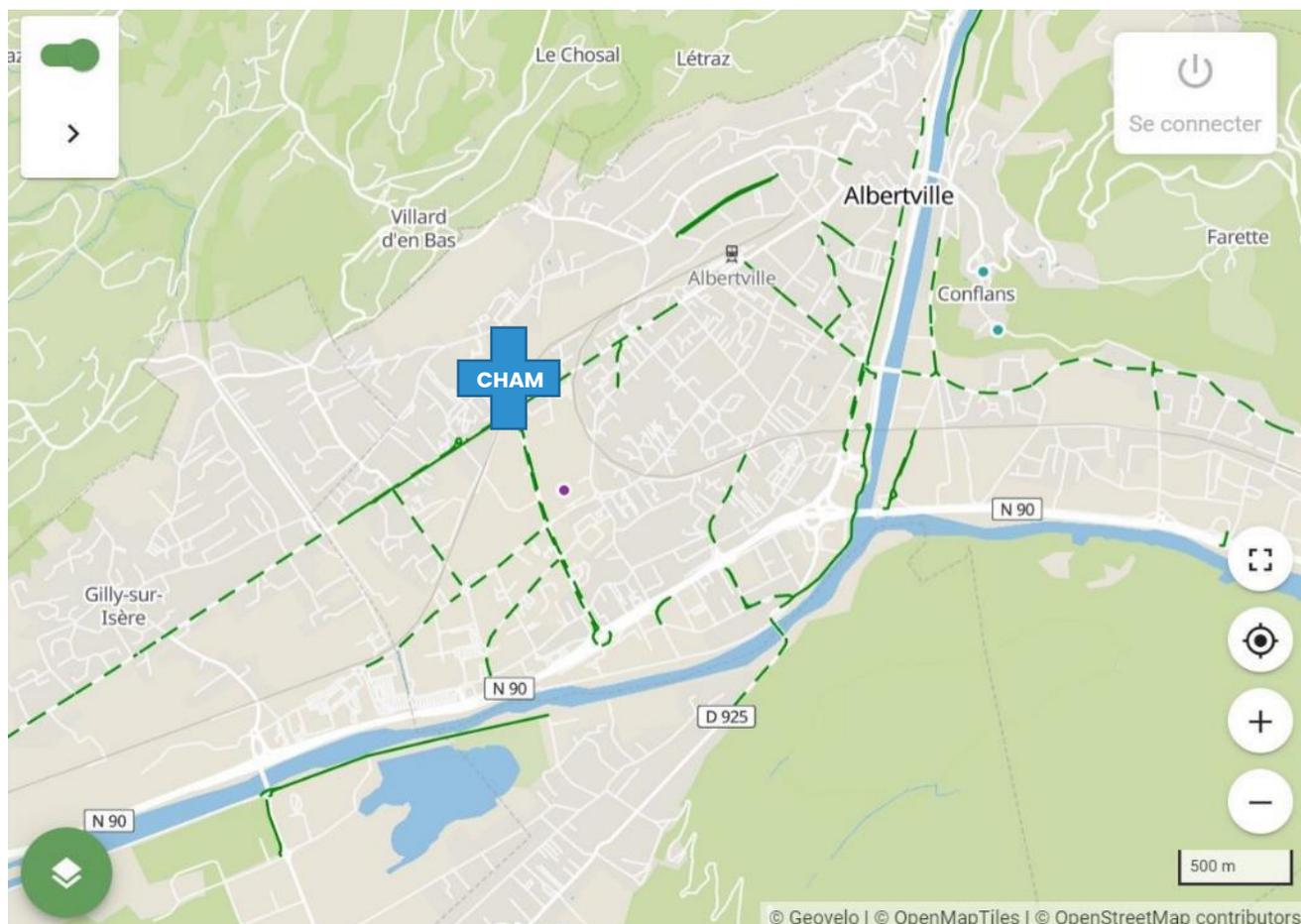


Figure 3 : Aménagements cyclables aux alentours du CHAM

- Le stationnement vélo sur site

Parking	Capacité	Type de stationnement
Extérieur / Visiteurs	10	Arceaux vélos non sécurisés (en cours d'installation lors de la rédaction de ce rapport)
Agents	42	Arceaux vélos sécurisés par code (en cours d'installation lors de la rédaction de ce rapport)

L'accessibilité vélo actuelle peut être considérée comme moyenne. Cependant, le schéma directeur cyclable en cours d'élaboration devrait permettre d'améliorer l'accessibilité cyclable à moyen terme.

42 places de stationnement vélo viennent d'être mises en place sur le site du CHAM, elles seront à dimensionner en fonction de l'augmentation de la pratique du vélo.

4. En transports publics et pratiques multimodales

- Via le réseau de transport public urbain

L'entreprise est desservie par 4 lignes de bus de l'agglomération d'Arlysère : Réseau TRA

Les lignes 1, et 2 desservent les arrêts «Hôpital ou Plan Perrier» (Arrêts situés à moins de 3 minutes du site à pied).

Les lignes 3 et 4 desservent la gare, située à environ 15 minutes à pied du site.

Nom de la ligne	Secteurs desservis	Cadencement
Ligne 1	Centre Albertville	2 bus /h maxi
Ligne 2	Traversée ouest / est Albertville	1 bus toutes les 40min max
Ligne 3	Ugine	2 bus /h maxi
Ligne 4	Saint Hélène sur Isère	10 bus / jour max

L'offre de transport peut être considérée comme qualitative pour les lignes 1 et 2, avec une desserte très proche du site et une fréquence tout à fait respectable et adaptée à la fois pour des horaires fixes et des horaires variées.

Les lignes 3 et 4 sont bien moins encourageantes pour envisager du report modal, mais peuvent correspondre à des agents ne disposant pas de modes de transports individuels.

La fréquence des autres lignes desservant le site est trop faible pour que ces lignes soient étudiées.

- **Via le réseau de TP interurbains**

Le réseau de TP interurbains n'est pas considéré comme assez efficient pour envisager du report modal.

- **Via le réseau ferroviaire**

Le ferroviaire est pris en compte dans l'analyse de l'offre quand la gare est située à moins de 15 minutes à pied ou à vélo de l'entreprise.

Le réseau de trains, est représenté sur la carte-ci-dessous : à noter, étant donné la fréquence assez limitée du réseau ferroviaire, seule la ligne direct Chambéry – Bourg Saint Maurice a été prise en compte. Les trajets en correspondance semblent trop peu fiables.

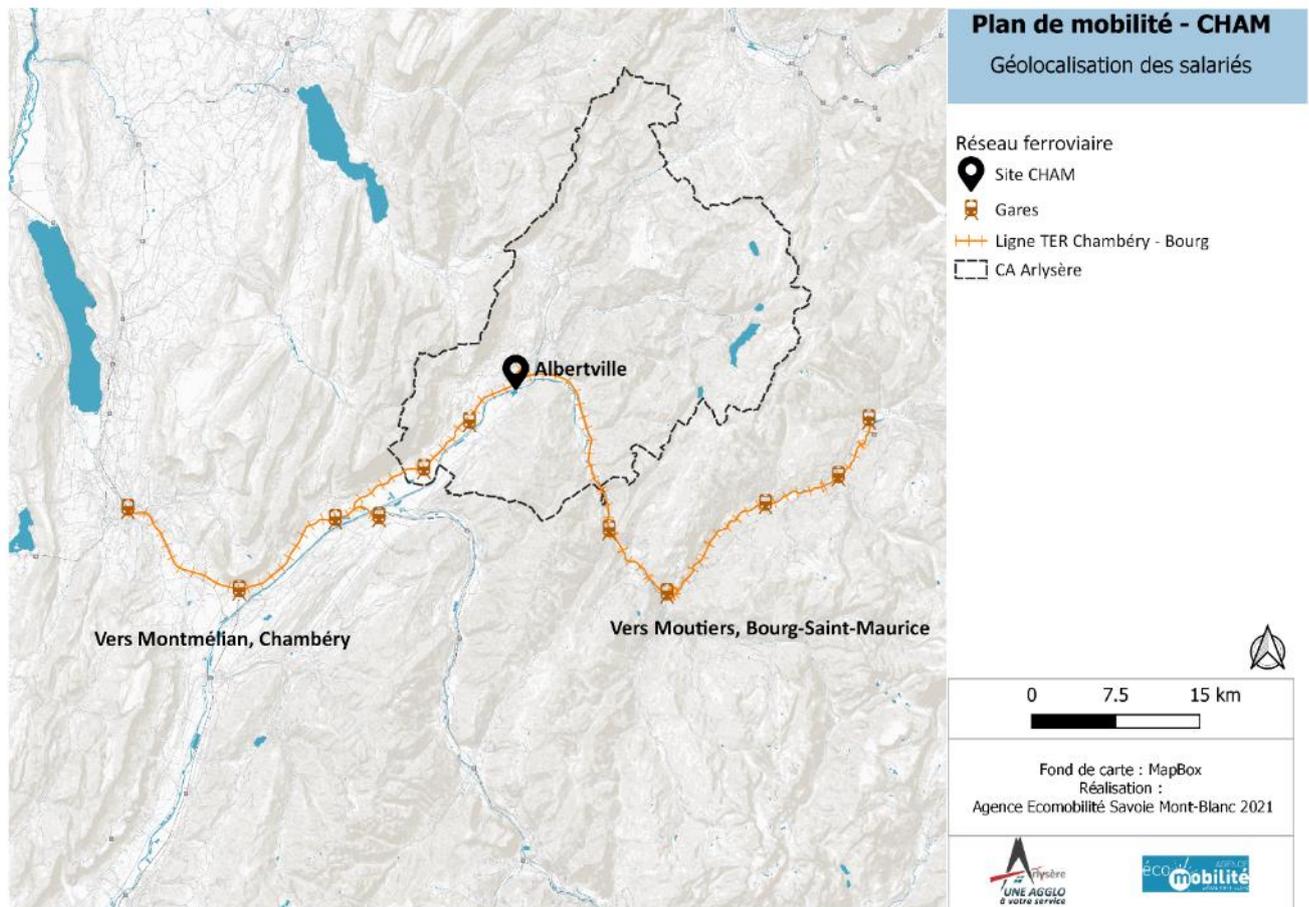


Figure 5 : Plan du réseau ferré aux alentours du CHAM

Lignes	Type	Cadencement	Durée du trajet
Ligne Chambéry – Bourg-Saint-Maurice	Ligne TER	3 le matin et 3 le soir	45min (Chambéry-Albertville) + 15min à pied ou 5min à vélo

L'accessibilité ferroviaire est assez satisfaisante, surtout dans le cadre d'un usage en intermodalité avec le vélo. L'axe central Chambéry – Bourg-Saint-Maurice, bien qu'ayant un cadencement assez faible, offre des temps de parcours intéressants et dessert de nombreux agents.

Pour les agents les plus courageux, il est même possible via une correspondance à Montmélian de venir depuis Lyon ou Grenoble.

5. L'offre de covoiturage organisé à destination / proximité des sites

Il est aussi possible de se rendre sur le site par la pratique du covoiturage organisé en passant par une plateforme de mise en relation.

Pour analyser l'offre de covoiturage à disposition des agents, l'offre proposée par les 4 principaux opérateurs sera analysée : Klaxit, Karos, BlablaLines et Mov'Ici. Elle est étudiée le mardi, le matin et le soir aux heures de pointe (arrivée au CHAM vers 8h, départ vers 17h). En lien avec la géolocalisation, l'offre de covoiturage est analysée entre Albertville et les communes suivantes :

	Klaxit	Mov'Ici
Doussard	Matin : 0 offres	Matin : 0 offres
	Soir : 0 offres	Soir : 0 offres
Chambéry	Matin : 0 offres	Matin : 0 offres
	Soir : 0 offres	Soir : 0 offres
Grenoble	Matin : 0 offres	Matin : 0 offres
	Soir : 0 offres	Soir : 0 offres

Figure 6 : Synthèse de l'offre de covoiturage organisé

Il est à noter qu'Arlysère a mis en place un partenariat avec la plateforme de covoiturage Klaxit, qui permettra aux usagers de la plateforme de bénéficier de trajets cofinancés. Gratuité des trajets pour les passagers et rémunération des conducteurs, jusqu'à épuisement de l'enveloppe financière dédiée.

6. Synthèse de l'offre

Synthèse de l'offre	
Bus urbains	Ligne 1, ligne 2, ligne 3, ligne 4
Ferroviaire Intermodalité	Ligne TER Chambéry – Bourg Saint Maurice
Covoiturage	Aucun service

Figure 7 : Synthèse de l'accessibilité

B. Analyse des potentiels de report modal

- L'analyse des potentiels de report **modal vise à déterminer le potentiel maximum des différents moyens** de se rendre sur le lieu de travail par les agents, autrement qu'en voiture individuelle.
- Les résultats sont supérieurs aux résultats attendus suite à la mise en place des actions, **le résultat obtenu étant le résultat théorique maximum.**
- La comparaison de ces résultats avec les chiffres obtenus lors du questionnaire permettra de **déterminer les principales pistes d'actions.**

NB : L'intégration du système horaires des agents (covoiturage, bus) est possible à la demande de l'entreprise et au transfert des fichiers requis, et selon la complexité du système en place dans l'entreprise.

Dans le cas présent, le système horaires a été / n'a pas été pris en compte pour les raisons suivantes :

-Horaires fournies trop peu précis pour être intégrés.

1. Les potentiels des modes actifs

Il est possible de caractériser 3 grandes échelles de pertinence d'usage des modes actifs, chacune de celle-ci correspondant à l'usage d'un/plusieurs modes dont le temps de parcours n'excède pas les 20 min.

Sur les territoires savoyards, il est aussi nécessaire **de prendre en compte les problématiques de dénivellation** pour approcher au mieux les besoins des agents. Il est considéré les valeurs suivantes :

Les modes actifs sans assistance électrique peuvent parcourir, confortablement, un maximum de 50 mètres de dénivelé.

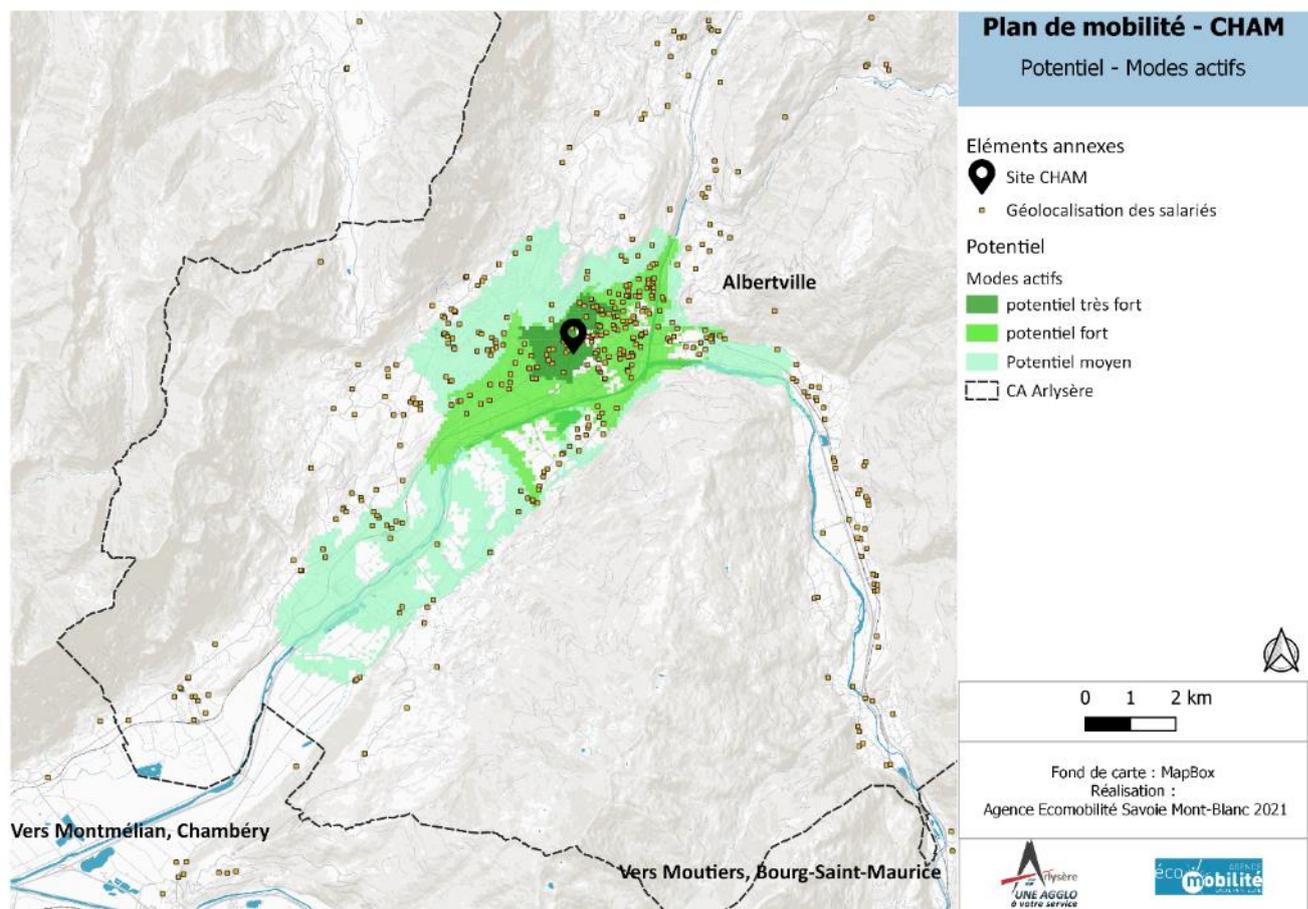
Les VAE peuvent parcourir jusqu'à 200m de dénivellation.

Potentiel « très fort », distance maximale d'1,5km et dénivellation inférieure à 50 mètres. Modes envisageables : Marche, vélo, VAE, outils de nouvelles mobilités. L'ensemble des modes actifs sont compris dans le potentiel « très fort ». **Il est à noter que pour ces distances, l'usage des modes actifs est plus efficient que l'usage des transports en communs ou de la voiture individuelle.**

Potentiel « fort », la distance est comprise entre 1,5 et 4,5 kilomètres et dénivellation inférieure à 50m. Modes envisageables : Vélo, VAE, outils de nouvelles mobilités. **Pour ces distances, l'usage des modes adaptés est en général aussi efficient que la voiture individuelle, et plus efficient que les transports en communs.**

Potentiel « moyen », la distance est comprise en 4,5 et 7,5 kilomètres, sans problématiques de dénivellation, ou bien entre 1.5 et 4.5 km avec un dénivelé entre 50 et 200m. Cela est souvent réservé aux usagers de VAE, ou bien aux cyclistes les plus aguerris. **Dans ce cas de figure, l'usage de la voiture ou des TC est souvent plus efficient.**

Les potentiels des modes actifs sont représentés sur la carte ci-dessous :



	Très fort	Fort	Moyen
Potentiel	8% (61 agents)	18.5% 140 agents)	14% (105 agents)
Total	41% (306 agents)		

Figure 8 : Potentiel de report modal - modes actifs

Les potentiels de modes actifs sont intéressants : presque 10% des agents n'ont aucun avantage à venir en voiture individuelle, tandis que le vélo serait aussi rapide pour près de 20% d'entre eux.

Enfin, le développement des solutions type vélo électrique représente un important potentiel (14%).

La dénivellation importante du secteur réserve ces solutions aux habitants de la vallée.

2. Les potentiels covoiturage

- Le covoiturage n'est pas efficient pour de courts trajets : les contraintes associées (détour, organisation) nécessitent des gains importants (notamment financiers) en compensation.
- De fait, les trajets minimums réalisables en covoiturage doivent être de 10 km.
- Le covoiturage dans une entreprise se construit autour de deux prismes :
 - Le rabattement des agents sur des axes communs d'usage, qui permet aux covoitureurs de se retrouver sur une portion du trajet ;
 - Le groupement par « poches », qui permet aux covoitureurs de se retrouver au départ du trajet.

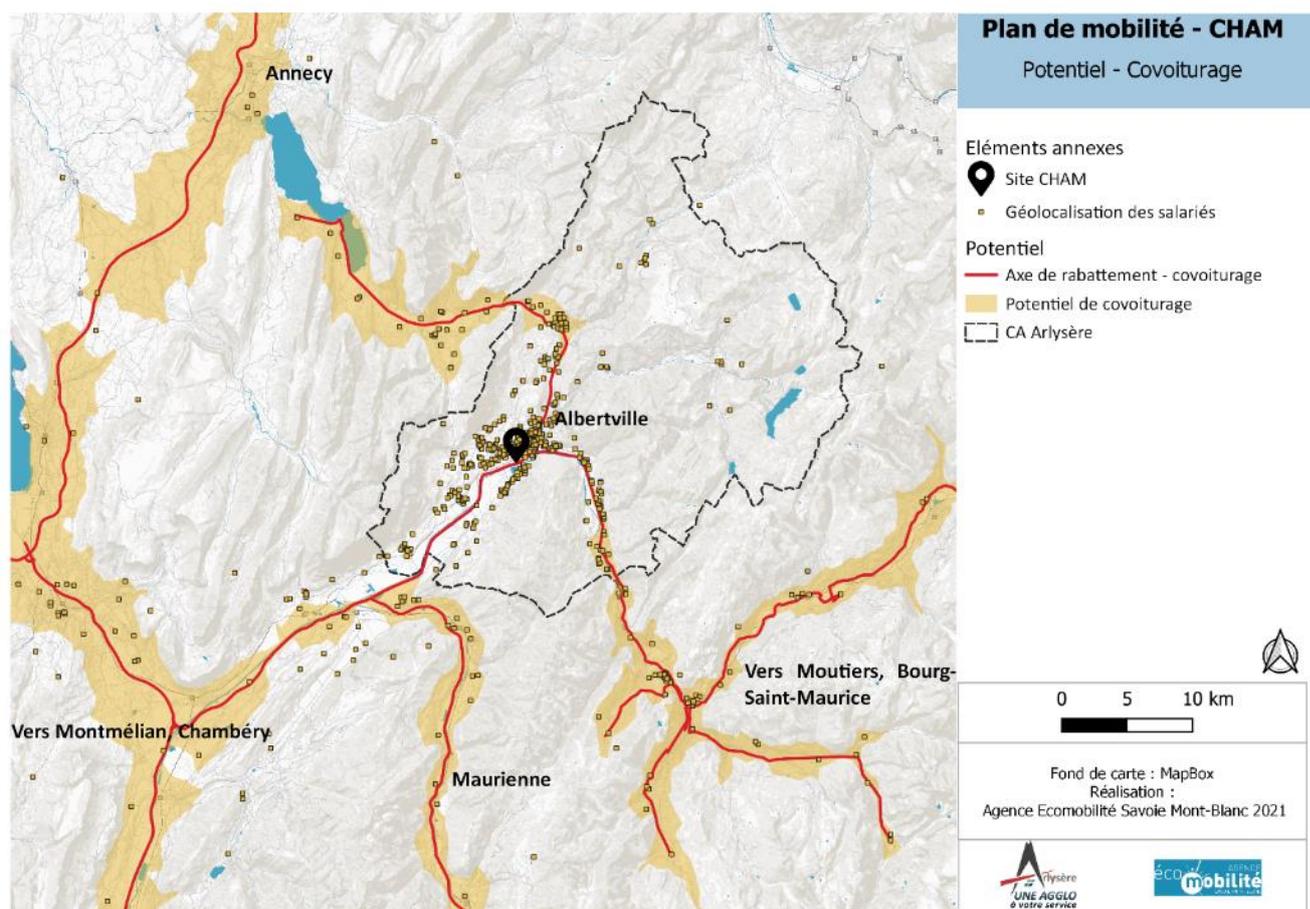
Des « poches » de covoitureurs peuvent exister lorsque plusieurs agents résident dans un cercle de moins de 3 kilomètres de rayon.

Les axes de rabattement sont construits autour des principaux axes routiers d'accès à l'entreprise en fonction de la géolocalisation des agents.

Autour de ces axes, un isochrone de 10 minutes en voiture est appliqué. Les agents résidant dans cette zone peuvent potentiellement bénéficier d'un « ramassage » en lien avec l'axe de rabattement.

A terme et afin d'améliorer les potentiels covoiturages, ces résultats pourront être mutualisés avec les établissements du territoire qui le souhaitent.

Les potentiels associés au covoiturage sont représentés sur la carte ci-dessous :



Covoiturage

Potentiels	Axe Moutiers : 13% (101 agents) Axe Maurienne : 4% (30 agents) Axe Chambéry : 5% (40 agents) Axe Doussard : 8% (57 agents)
TOTAL	30% (228 agents)

Figure 9 : Potentiel de report modal – covoiturage

3. Les potentiels de transport en commun

Pour calculer les potentiels des transports en commun, il est nécessaire de prendre en compte 3 données :

- Le temps d'accès pour un salarié depuis son domicile jusqu'à l'arrêt le plus proche ;
- Le temps entre l'arrêt le plus proche du site et le lieu de travail ;
- L'offre à sa disposition.

L'offre est traitée dans la partie A et permet de déterminer, si le salarié peut utiliser ce service dans le cadre de déplacements domicile-travail.

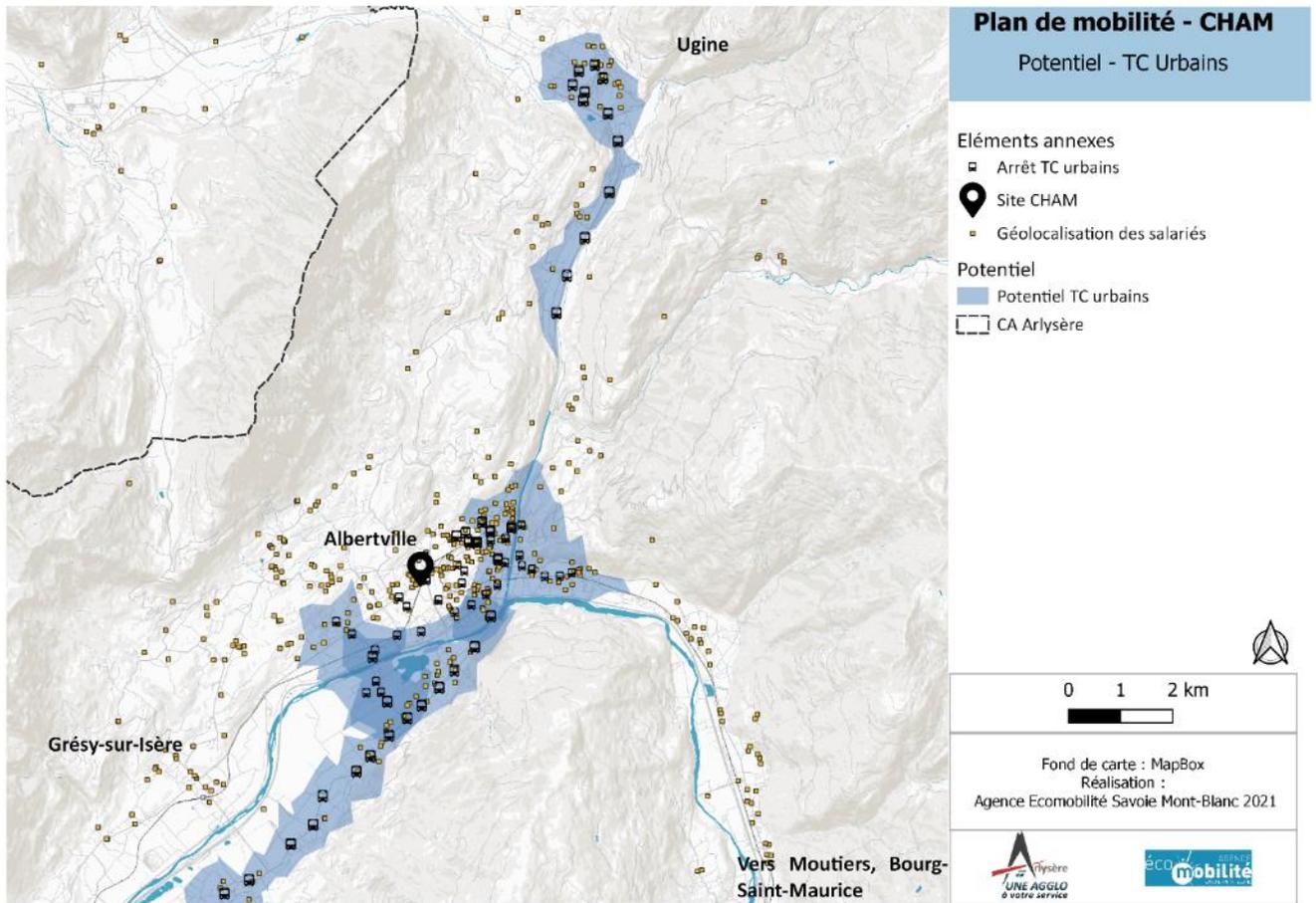
- Il est considéré qu'un salarié utilise la marche pour se rendre à l'arrêt de bus.
- Le temps total de marche (domicile – arrêts + arrêts – lieu de travail) ne doit pas être supérieur à 15min environ.

Dans ce cas les lignes prises en compte sont :

- Ligne 1, 2, 3, 4

Les arrêts les plus proches du site sont situés à environ 5 minutes à pied.

Cela permet donc d'appliquer, pour le calcul des potentiels du réseau de bus, un isochrone de 10 minutes autour des arrêts des lignes desservant le site. Le croisement entre ces isochrones et le fichier de géolocalisation permet de déterminer le potentiel associé aux transports urbains.



Bus

Potentiel

24% (185 agents)

Figure 10 : Potentiel de report modal – bus

4. Les potentiels d'intermodalité / ferroviaire

Pour rappel, l'intermodalité correspond à l'usage de plusieurs modes de transports pour effectuer un trajet : cela peut être vélo + train, voiture + train,...

Le mode le plus efficient est le vélo + train, car il permet de bénéficier de l'usage du vélo pour accéder à la gare de départ et pour le trajet entre la gare d'arrivée et le lieu de travail.

Il est donc nécessaire de prendre en compte 3 données

- Le temps d'accès pour un salarié depuis son domicile jusqu'à la gare la plus proche ;
- Le temps entre la gare la plus proche du site et le lieu de travail ;
- L'offre à sa disposition.

L'offre est traitée dans la partie A et permet de déterminer, si le salarié peut utiliser ce service dans le cadre de déplacements domicile-travail.

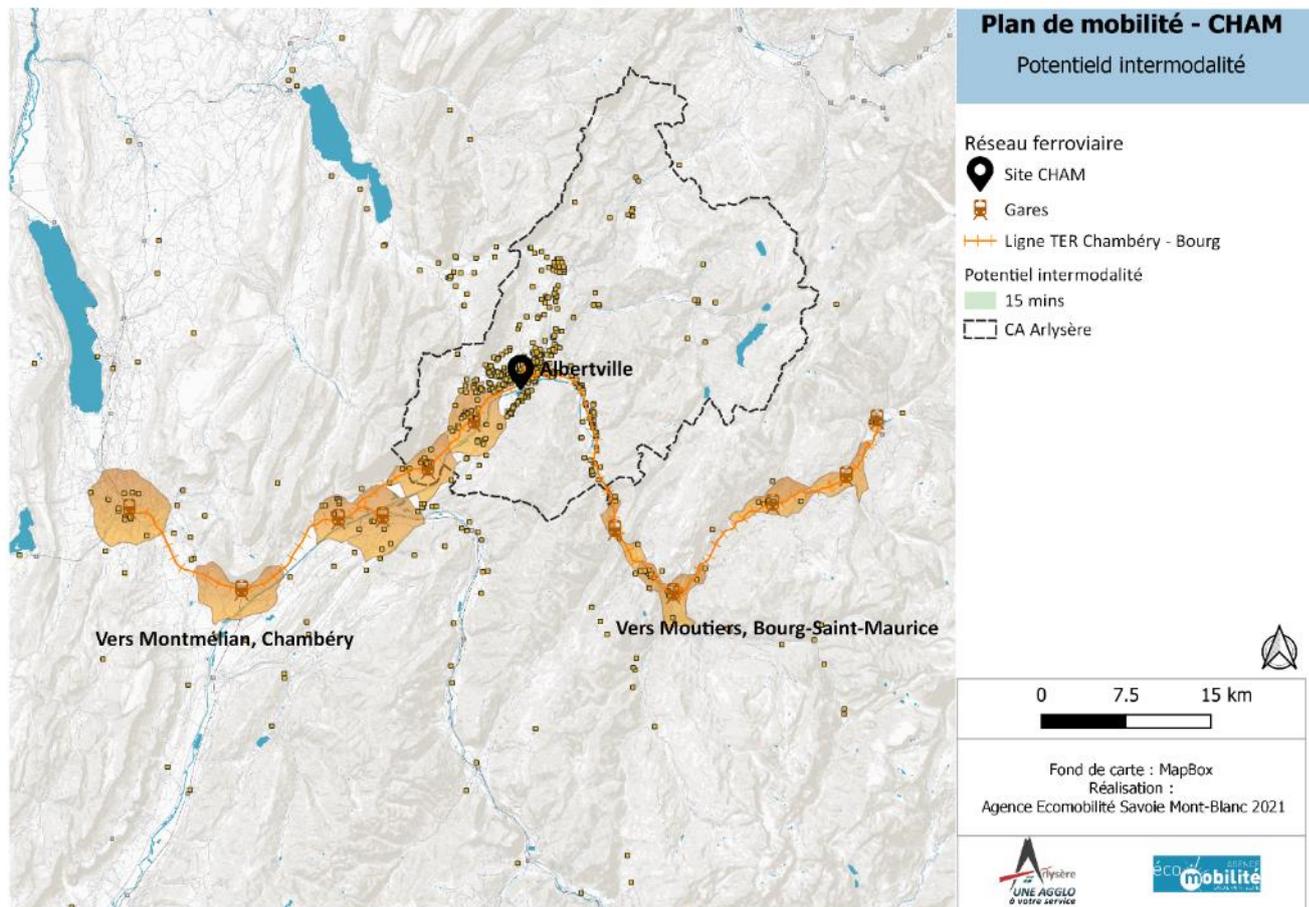
- Il est considéré qu'un salarié utilise le vélo pour se rendre à la gare (=potentiel maximum).
- Le temps total de vélo (domicile – gare + gare – lieu de travail) ne doit pas être supérieur à 15min environ.

Dans ce cas les lignes prises en compte sont :

- Ligne TER Chambéry – Bourg Saint Maurice

La gare la plus proche du site sont situés à environ XX minutes à vélo.

Cela permet donc d'appliquer, pour le calcul des potentiels d'intermodalité, un isochrone de XX minutes autour des gares des lignes desservant le site. Le croisement entre ces isochrones et le fichier de géolocalisation permet de déterminer le potentiel associé aux transports urbains.



Intermodalité

Potentiel	18% (136 agents)
-----------	------------------

Figure 11: Potentiel de report modal – intermodalité

5. Potentiel de télétravail

Non fourni par l'établissement.

Bilan et pistes pour le plan d'action

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

ACCESSIBILITÉ DU SITE

Accessibilité routière

Excellente accessibilité routière, mais un stationnement qui est parfois perçu comme insuffisant.

Via les autres modes

Une accessibilité piétonne de bonne qualité, une accessibilité vélo en cours d'amélioration, mais stationnement insuffisant si l'on souhaite favoriser l'utilisation de ce mode dans le futur.

POTENTIEL DE REPORT MODAL



40% des agents peuvent utiliser les modes actifs

24% des agents peuvent prendre le bus

20% des agents peuvent pratiquer l'intermodalité



30% des agents peuvent covoiturer

Pas de potentiels associés au télétravail

CONCLUSION

Analyse globale des potentiels

Il apparaît que de nombreux agents ne disposent pas d'autres solutions que l'usage d'une voiture individuelle. Il semble donc pertinent de développer massivement le covoiturage pour ces agents, tandis qu'il faut favoriser les modes actifs/bus pour les habitants d'Albertville et alentours.